



27.10.2009

Direktør Wiggo Korsnes
Utredningssjef Jørn Berthelsen

Drosjene og klimautslippet

Bakgrunn

Regjeringen foreslår (*Budsjettets kap 5536, post 71*) å fjerne drosjenes lettelse i engangsavgiftens CO₂-element. I Samferdselsdepartementets budsjettokument er forslaget behandlet i kap 6.5 Samferdsel og miljø, som tiltak for mindre klimautslipp fra transport.

Engangsavgiften for drosje (avgiftsgruppe h) har vært beregnet til 40 prosent av avgiften for samme bil til privat bruk (avgiftsgruppe a). Lettelsen på 60 prosent refunderes (forholdsvis) hvis bruken som drosje opphører innen 36 måneder. Ordningen betegnes som "drosjerefusjonen".

Engangsavgiften er bygget opp med tre elementer – vektavgift, ytelsesavgift og CO₂avgift (alle med progressive satser). Forslaget for 2010 innebærer at drosjene må betale samme CO₂ avgift som for privatbil, mens ordningen med 40 prosent opprettholdes for vekt- og ytelsesavgiftene.

Alternativt virkemiddel

Sammensetningen av drosjeparken kan påvirkes, bl a gjennom krav til nye biler i kontrakter om offentlig betalt transport. Om lag en tredjedel av omsetningen er knyttet til oppdrag for helseforetak og fylkeskommuner. Det er utviklet en "verktøykasse" med forslag til miljøkrav for offentlige anskaffelser av drosjetjenester. Som virkemiddel vil slike krav både senke drosjenes CO₂-utslipp og ivareta de funksjonelle krav som må stilles bl a av hensyn til funksjonshemmede passasjerer. Avgift som virkemiddel, har ikke samme fleksibilitet til å dempe uønskede utslag.

Varebiler i klasse 2 på grønne skilt og campingbiler vil i forslaget beholde sin avgiftssats på 22 prosent av personbilavgiften, også på CO₂-elementet. Overfor disse kjøretøygrupper har man ikke tilsvarende alternative virkemidler, som for drosjene. En mindre økning i satsen for disse kjøretøy, vil kunne gi samme proveny-effekt som foreslåtte endringer i drosjenes avgift.

40-prosentregelen og refusjonsordningen.

Ordningen med at drosjer kun ilegges 40 pst av ordinær engangsavgift er bl a motivert ut fra at kjøretøy som brukes i næring i utgangspunktet ikke bør ilegges fiskale avgifter. Ettersom drosjer også kan benyttes som alternativ til personbiler betales en prosentandel av engangsavgiften for personbiler. Drosjenes avgiftslette ble etablert av Stortinget under etableringen av kjøpsavgiftene for personbiler i 1960.

Refusjonsordningen forhindrer at drosjenes avgiftslette misbrukes til å anskaffe "billig" privatbil. Drosjebiler går ofte 80-120.000 km pr år, slik at verdiforringelsen som skjer i refusjonsperioden på 3 år tilsier at slike spekulasjoner ikke gir noen gevinst av betydning. Løyvesystemet med driveplikt er også med på å sikre at kjøretøyet brukes i samsvar med formålet.

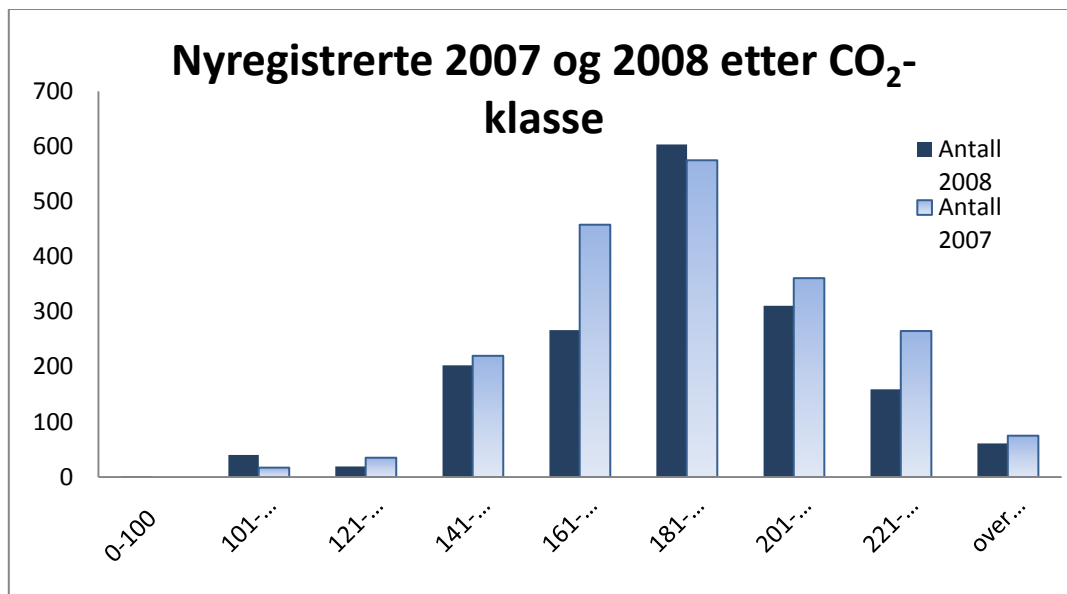
Funksjonelle krav til kjøretøy i drosjetrafikk

For biler som skal gå i drosjetrafikk må stilles en rekke funksjonelle krav fordi den skal dekke et mangfold av kundebehov, foruten at den også er sjåførens arbeidsplass. Blant brukergrupper er både bevegelsehemmede, skolebarn, reisende til/fra sykehus, forretningsreisende, fritidsreisende med mer. Ofte reiser flere sammen og noen har også med bagasje. Og man forutsetter at drosjer er tilgjengelig døgnet rundt, på alle veier uansett vær- og føreforhold. Høy grad av trafiksikkerhet er en selvfølge i drosjer, som for annen yrkesmessig persontransport.

De funksjonelle krav slår ut i valg av bilmodell, som betyr at disse har noe kraftigere motorer, høyere vekt, automatgir og andre egenskaper som leder til at de aktuelle valg i markedet ligger utenfor det nivå på CO₂-utslipp avgiftsreglene i dag favoriserer (dvs under 120 g CO₂ pr km).

CO₂ utslipp fra drosjebiler

Opplysningsrådet for Veitrafikken har beregnet utslippsnivået for nye taxibiler i 2007 og 2008. Gjennomsnittet er ca 190 g CO₂ pr km, og i Prop 1 S informeres om et synkende nivå (s 170).



Taxinæringen inngår i det samlede kollektive transporttilbudet og har, som alle andre, et ansvar for å bidra til å redusere CO₂-utslippene fra sektoren. Mye oppnås ved at større del av næringen går over til biler med utslipp under gjennomsnittet. Tilbudet på aktuelle drosjebiler er sterkt begrenset i CO₂-klassen under 120 g pr km. Hvis avgiftspolitikken derimot ble lagt opp mer mot de aktuelle tilbud på modeller med utslippsnivå opp mot 200 g pr km, kan CO₂-reduksjonen bli reell for hele sektoren samlet.

Og samtidig ville man opprettholdt de funksjonelle krav til det samlede taxitilbudet på en måte, at drosjene blir et sterkere virkemiddel for å redusere personbilbruken i samfunnet. Det vil representere en ytterligere reduksjon av CO₂-utslippene. For drosjenæringen blir det et mer motiverende tiltak, enn den foreslåtte avgiftsøkning – som kun virker demotiverende på utøverne fordi de ikke opplever tilbudet på biler under 120 g pr km som aktuelt for dem.

Næringen arbeider selv aktivt for å redusere CO₂-utslipp. NT har, i samarbeid med ATL, utviklet ECO-drivingkurs som tilbys ved sjåførskolene landet rundt. Det arbeides også med en sertifiseringsordning som Miljøfyrtårn, for taxisentraler med tilsluttede løyvehavere.

Synkende ulykkestall

Det registreres årlig ca 1.500 – 1.800 nye drosjebiler. I 2008 var snittsalderen på disse 2,95 år. Snittalder ved utrangering er 4,51 år. Alderen sank merkbart etter mva-reformen i 2004. Effekten mht sikkerhet er klar. Bilenes tekniske stand medvirker til at drosjene viser synkende ulykkestall.

Antall ulykker med personskade og taxi involvert, sank fra 74 i 2007 til 52 i 2008, en nedgang på 27 prosent. I perioden 1995-2000 var det 142 slike ulykker pr år. Ved siden av synkende ulykkestall, viser statistikken personskadene har synkende alvorlighetsgrad.

Den foreslåtte avgiftsomlegging vil stimulere til kjøp av lettere biler uten samme nivå mht sikkerhet som dagens drosjebestand. Den gunstige utvikling i ulykkestallene kan stoppe opp.